



STRAßENVERKEHR: VERKEHRS- UND SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

Die Europäische Union hat es sich zum Ziel gesetzt, innerhalb von zehn Jahren – von 2010 bis 2020 – einen europäischen Raum der Straßenverkehrssicherheit zu schaffen. Für diesen Bereich sind vorrangig die Mitgliedstaaten zuständig. Die Maßnahmen der EU betreffen daher in erster Linie die Ausstattung der Fahrzeuge, Gefahrguttransporte und die Sicherheit der Straßeninfrastruktur.

RECHTSGRUNDLAGE UND ZIELE

Titel VI des Vertrags von Lissabon und vor allem Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dienen als Rechtsgrundlage für die Schaffung dieses Raums der Straßenverkehrssicherheit, durch den die Straßenverkehrssicherheit verbessert und zur nachhaltigen Mobilität beigetragen werden soll. Im Jahr 2010 bekräftigte die Europäische Union ihre Absicht, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, und setzte sich in diesem Zusammenhang das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu halbieren. Damit das Ziel der EU für das Jahr 2020 erreicht wird, war im Zeitraum 2010-2020 eine jährliche Verringerung um 6,7 % erforderlich. Seit 2010 ist die Zahl der Verkehrstoten in der EU-28 jedoch nur um 19 % zurückgegangen, was einer jährlichen Verringerung von nur 3,4 % entspricht. Da die Zahl der Todesfälle nicht so stark gesunken ist, wie ursprünglich angestrebt, ist nun im Zeitraum 2017-2020 eine jährliche Verringerung von 11,4 % erforderlich, wenn die EU ihr Ziel dennoch erreichen soll. Gemäß dem [Bericht des Europäischen Rates für Verkehrssicherheit aus dem Jahr 2017](#) gab es im Jahr 2016 in der EU 25 670 Verkehrstote (530 Tote weniger als im Jahr 2015, was einem Rückgang um nur 2 % entspricht).

ERGEBNISSE

A. Allgemeine Bemerkungen

Im Juni 2003 veröffentlichte die Kommission das dritte europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit 2003-2010, dessen Ziel darin bestand, die Zahl der Verkehrstoten in den Mitgliedstaaten bis Ende 2010 zu halbieren. Auch wenn dieses Ziel nicht fristgerecht erreicht wurde, wurde die Zahl der Opfer von Verkehrsunfällen laut der Mitteilung der Kommission vom 20. Juli 2010 mit dem Titel „Ein europäischer Raum der [Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020](#)“ (KOM(2010) 389) verringert.

In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144) verschob die Kommission die Frist für die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten auf das Jahr 2020. Außerdem legte sie das Jahr 2050 als Frist für das Endziel einer Senkung der Zahl der Verkehrstoten auf nahezu Null

fest. In ihren politischen Leitlinien nennt die Kommission außerdem sieben Ziele, zu denen in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der gemeinsamen Verantwortung und dem Subsidiaritätsprinzip einzelstaatliche und europäische Maßnahmen ergriffen werden sollen. Diese Ziele umfassen die Verbesserung der Fahrausbildung und Verkehrserziehung der Verkehrsteilnehmer und die verstärkte Überprüfung der Einhaltung der Straßenverkehrsregeln, die Verbesserung der Sicherheit der Straßeninfrastruktur und der Fahrzeuge, die Förderung der Nutzung intelligenter Verkehrssysteme, z. B. durch den Einsatz des eingebauten Notrufsystems „eCall“, die bessere Notfallhilfe und Versorgung von Unfallopfern und den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Fahrradfahrer.

B. Technischer Ausstattung der Fahrzeuge

Im Jahr 2014 nahm die EU ein neues Paket von Gesetzgebungsmaßnahmen an, das als „Paket zur Verkehrssicherheit“ bezeichnet wurde. Es besteht aus der [Richtlinie 2014/45/EU](#) über die regelmäßige technische Überwachung, der [Richtlinie 2014/47/EU](#) über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen und der [Richtlinie 2014/46/EU](#) über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

In der [Richtlinie 2003/20/EG](#) vom 8. April 2003 über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen wird die Benutzung von Kinderrückhaltesystemen und von Sicherheitsgurten für alle Insassen von Kraftomnibussen, die damit ausgerüstet sind (mit Ausnahme des öffentlichen Nahverkehrs in Stadtgebieten), verbindlich vorgeschrieben.

In der [Richtlinie 92/6/EWG](#) vom 10. Februar 1992 wird die Pflicht zum Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen eingeführt. Mit der [Richtlinie 2002/85/EG](#) vom 5. November 2002 wird die Pflicht, Geschwindigkeitsbegrenzer zu benutzen, auf alle Fahrzeuge zur Personen- oder Güterbeförderung mit mehr als acht Sitzen (ohne Fahrer) und einem Gewicht zwischen 3,5 und 12 Tonnen ausgedehnt.

Mit Blick auf Systeme der aktiven Sicherheit werden in der [Verordnung \(EG\) Nr. 78/2009](#) vom 14. Januar 2009 über die Typengenehmigung für Kraftfahrzeuge im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bestimmte Anforderungen an Konstruktion und Funktion von Frontschutzsystemen bei einem Frontalaufprall auf ein anderes Fahrzeug festgelegt. Außerdem ist darin vorgesehen, dass diese Anforderungen eventuell nicht für Technologie gelten, die dazu beitragen könnte, Kollisionen mit Fahrradfahrern und Fußgängern zu vermeiden. In der Verordnung ist zudem der Einbau eines typengeprüften Bremsassistentensystems (BAS) vorgesehen.

Schließlich wurde die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer durch die Verringerung des „toten Winkels“ verbessert. Nach der [Richtlinie 2003/97/EG](#) vom 10. November 2003 müssen alle in der EU neu zugelassenen Lastkraftwagen mit zusätzlichen „Tote-Winkel-Spiegeln“ (Weitwinkel- und Nahbereichs-Außenspiegel sowie Frontspiegel) ausgerüstet werden. In der [Richtlinie 2007/38/EG](#) vom 11. Juli 2007 ist vorgesehen, dass der bestehende Fahrzeugpark ebenfalls mit diesen Vorrichtungen auszurüsten ist. Am 1. November 2014 trat die [Verordnung \(EG\) Nr. 661/2009](#) vom 13. Juli 2009 zur Aufhebung der [Richtlinie 2003/97/EG](#) in Kraft, wodurch Rückspiegel derselben Bauart auch für außerhalb der Union zugelassene Fahrzeuge verpflichtend vorgeschrieben wurden. Im Jahr 2011 gab die Kommission eine Studie über Unfälle, die aufgrund des toten Winkels verursacht wurden, in Auftrag und legte im Juni 2012 ihren Bericht über die Umsetzung der [Richtlinie 2007/38/EG](#) vor, in dem unter anderem hervorgehoben wird, dass es noch immer jährlich mehr als 1 200 Todesfälle durch Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen gibt und es daher erforderlich ist, sich weiterhin zu bemühen, derartigen Unfällen vorzubeugen.

C. Gefahrguttransporte

Mit der [Richtlinie 94/55/EG](#) vom 21. November 1994 wurden die im Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR-Übereinkommen) vorgesehenen Regeln auf den innerstaatlichen Verkehr ausgeweitet. Sie wurde durch die [Richtlinie 2008/68/EG](#) vom 24. September 2008 ersetzt, in der eine gemeinsame Regelung für alle Aspekte der Beförderung gefährlicher Güter im EU-Binnenland (nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen) festgelegt wird. Mit der [Richtlinie 2012/45/EU](#) der Kommission vom 3. Dezember 2012 wurde der Inhalt dieser Richtlinie im Einklang mit der neusten Fassung des ADR-Übereinkommens, das alle zwei Jahre auf den neusten Stand gebracht wird, aktualisiert.

D. Intelligente Verkehrssysteme und die Initiative „eSafety“

Am 16. Dezember 2008 führte die Kommission einen Aktionsplan für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr ein. In dem Aktionsplan, der auf einer Reihe von Initiativen (beispielsweise der im Jahr 2006 eingeführten Initiative „eSafety“) beruhte, wurden prioritäre Maßnahmen festgelegt. In diesem Zusammenhang sollte mit der [Richtlinie 2010/40/EU](#) vom 7. Juli 2010 über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr die koordinierte und einheitliche Einführung von interoperablen intelligenten Verkehrssystemen in der Union sichergestellt werden. Diese Systeme umfassen z. B. automatische Geschwindigkeitsanpassungen, Spurhalteeinrichtungen, Kollisionswarngeräte oder automatische Notrufsysteme im Falle eines Unfalls. Das *eSafety*-Forum, das im Jahr 2003 von der Kommission ins Leben gerufen und im Jahr 2011 in *iMobility* umbenannt wurde, ist eine Plattform für den Austausch für alle Interessenträger im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und dient dazu, die Umsetzung der Empfehlungen zur Initiative „eSafety“ zu fördern und zu überwachen sowie den Einsatz und die Verwendung von Fahrzeugsicherheitssystemen zu unterstützen.

Gemäß dem [Beschluss Nr. 585/2014/EU](#) des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes mussten die Mitgliedstaaten die Infrastruktur für Notrufabfragestellen, die für die Bearbeitung von eCall-Notrufen erforderlich ist, spätestens bis zum 1. Oktober 2017 errichten.

Im November 2016 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung mit dem Titel „Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität“ ([COM\(2016\) 766](#)). Der TRAN-Ausschuss arbeitete daraufhin einen Initiativbericht zu dem Thema aus, über den voraussichtlich im Februar 2018 abgestimmt wird.

E. Sicherheit der Straßeninfrastruktur

In der [Richtlinie 2004/54/EG](#) vom 29. April 2004 wurden verbindliche Mindestsicherheitsnormen für die Tunnel des transeuropäischen Straßennetzes festgelegt. Diese Richtlinie sieht vor, dass alle Tunnel, die sich im Betrieb, im Bau oder in der Planungsphase befinden und länger als 500 m sind, harmonisierten Sicherheitsvorschriften unterliegen sollen. Diese Vorschriften betreffen mit Blick auf die am häufigsten auftretenden Unfälle (z. B. Brände) die organisatorischen, strukturellen, technischen und operativen Aspekte der Tunnel. Mit der [Richtlinie 2008/96/EG](#) vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur soll sichergestellt werden, dass die Straßenverkehrssicherheit in Form von Folgenabschätzungen in allen Phasen des Baus, des Betriebs oder wesentlicher Änderungen von Straßen berücksichtigt wird. Zu diesem Zweck sind in der Richtlinie systematische Sicherheitsaudits für Infrastrukturvorhaben vorgesehen. Darüber hinaus enthält

die Richtlinie Bestimmungen über Sicherheitsüberprüfungen von in Betrieb befindlichen Straßen und über die Ermittlung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit.

F. Statistiken zu und Verhütung von Unfällen durch Alkohol am Steuer

Auf der Grundlage der [Entscheidung 93/704/EG](#) des Rates wurde die Datenbank CARE über Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden mit dem Ziel eingerichtet, die nationalen statistischen Datensätze zusammenzufassen und ihre Verbreitung durch die Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit sicherzustellen. Im Rahmen der Politik der Union zur Verbesserung des Fahrverhaltens sieht die Kommission vor, dass die Mitgliedstaaten stichprobenweise Atemalkoholmessungen durchführen müssen, und sie hat Werte für die maximal zulässige Blutalkoholkonzentration vorgegeben. Bei Personen, bei denen vermutet wird, dass sie unter Alkoholeinfluss fahren, wird eine stichprobenweise Atemalkoholmessung durchgeführt ([Empfehlung 2001/115/EG](#) der Kommission vom 17. Januar 2001 und [Empfehlung 2004/345/EG](#) der Kommission vom 17. April 2004). Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit hat die Kommission einen harmonisierten Kodex der Bestimmungen über eine alkoholempfindliche Wegfahrsperre eingeführt, der von mehreren Mitgliedstaaten angenommen wurde (siehe [Richtlinie \(EU\) 2015/653](#) vom 24. April 2015 zur Änderung der [Richtlinie 2006/126/EG](#) über den Führerschein).

G. Grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten

Die [Richtlinie \(EU\) 2015/413](#) vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte wurde auf der Grundlage von Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV (Titel VI „Der Verkehr“) angenommen und ersetzt die [Richtlinie 2011/82/EU](#) (die vom Gerichtshof der Europäischen Union in seinem Urteil vom 6. Mai 2014 aufgehoben wurde). Das Ziel blieb dasselbe: dem Recht auf Anonymität von nicht gebietsansässigen Verkehrsteilnehmern ein Ende zu setzen und die strafrechtliche Verfolgung von Verkehrsdelikten, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, verübt wurden, zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten können aufgrund eines Verfahrens für den Informationsaustausch zwischen einzelstaatlichen Anlaufstellen Zugriff auf die nationalen Fahrzeugzulassungsdaten aller Mitgliedstaaten nehmen. In der Praxis wäre der Mitgliedstaat, in dem das Delikt verübt wurde, dafür zuständig, zu entscheiden, ob das Delikt strafrechtlich verfolgt wird. So könnte Personen, die mutmaßlich ein Verkehrsdelikt begangen haben, ein Standardschreiben übermittelt werden, mit dem sie über die Einzelheiten des Delikts, die Höhe des zu entrichtenden Bußgelds, die Verfahren zu seiner Bezahlung und die Rechtsmittel informiert werden. Während in der Richtlinie Garantien für den Schutz personenbezogener Daten vorgesehen sind, wird gleichzeitig die konsequente Anwendung der Strafen gegen nicht gebietsansässige Verkehrsteilnehmer für schwerwiegende Delikte sichergestellt.

ROLLE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Parlament hat zahlreiche Entschlüsse angenommen, in denen es die Bedeutung der Straßenverkehrssicherheit betont. Als es im Jahr 2005 das dritte Aktionsprogramm der Kommission (2003-2010) befürwortete, forderte es bereits die Entwicklung eines langfristigen Konzepts, das über das Jahr 2010 hinausgeht und die erforderlichen Schritte aufzeigt, die zur Vermeidung aller Todesopfer bei Verkehrsunfällen („Nullvision“) führen ([P6_TA\(2005\)0366](#)). In seiner Entschlüsse zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 ([P7_TA\(2011\)0408](#)) forderte das Parlament die Kommission erneut auf, langfristig das Ziel der Vermeidung aller Todesopfer im Straßenverkehr anzuvizieren, knüpfte dieses Ziel jedoch an die systematische Nutzung von Technologie in Straßenfahrzeugen und die

Entwicklung hochwertiger Netzwerke für intelligente Verkehrssysteme. Zudem forderte das Europäische Parlament die Kommission in seiner EntschlieÙung zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr ([P7_TA\(2010\)0260](#)) auf, eine Studie über die bewährten Verfahren der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzern vorzulegen, und brachte seine Besorgnis über die Sicherheit der Arbeitnehmer im Verkehrssektor zum Ausdruck. Ferner setzte sich das Europäische Parlament für eine einheitliche Definition von relevanten Begriffen aus dem Bereich der Straßenverkehrssicherheit ein, um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse sicherzustellen und dadurch die Unfallforschung zu verbessern. Das von der Kommission am 19. März 2013 veröffentlichte Arbeitsdokument zu Verletzten im Straßenverkehr trägt der Forderung des Parlaments nach einer Ausweitung der Strategie im Bereich der Verkehrsunfälle teilweise Rechnung. Darin wird unter anderem das Ziel genannt, die Zahl der Schwerverletzten (für den Zeitraum 2015-2020) auf Unionsebene zu verringern, und es wird darauf hingewiesen, dass ein System zur Definition von schweren Verletzungen seit dem Jahr 2012 unionsweit angewandt wird. Der TRAN- und der IMCO-Ausschuss legten zusammen einen Initiativbericht mit dem Titel „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“ vor, der am 14. November 2017 als EntschlieÙung des Europäischen Parlaments angenommen wurde und auf dem Bericht der Kommission zu diesem Thema ([COM\(2016\) 787](#)) beruhte.

Am 11. März 2014 nahm das Parlament einen Standpunkt in erster Lesung zu den gemeinsamen Mindestanforderungen für regelmäßige technische Kontrollen an Fahrzeugen, die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen an. Der endgültige Text ([Richtlinie 2014/45/EU](#)) trug dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit und die grenzübergreifende Anerkennung der Prüfbescheinigung zu verbessern. Am 27. Februar 2017 prüfte der TRAN-Ausschuss den Vorschlag der Kommission zur Überwachung von Kraftfahrzeugen, und am 20. Juni 2017 erörterte er auch den Bericht der Kommission für den Berichtszeitraum 2013-2014 ([COM\(2017\) 99](#)) über die Durchführung der [Richtlinie 2000/30/EG](#) über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen. Der Schwerpunkt der Aussprache im TRAN-Ausschuss lag dabei auf der Manipulation von Fahrtenschreibern und Kilometerzählern, da er dies als große Gefahr für die Sicherheit und die Verbraucherrechte ansah. Die Kommission wies darauf hin, dass sie die Optionen für eine Registrierung von Kilometerzählern, die strafrechtliche Verfolgung und den grenzüberschreitenden Informationsaustausch prüft. In der Zwischenzeit brachte das Parlament einen legislativen Initiativbericht mit dem Titel „Manipulation des Kilometerzählers in Kraftfahrzeugen: Überarbeitung des EU-Rechtsrahmens“ auf den Weg. Der TRAN-Ausschuss wird den Entwurf eines Berichts voraussichtlich im Januar 2018 erörtern. Darüber hinaus gab die Fachabteilung B des Parlaments eine Studie zum selben Thema mit dem Titel „[Odometer tampering: measures to prevent it](#)“ (MaÙnahmen zur Vorbeugung einer Manipulation von Kilometerzählern) in Auftrag, die im November 2017 veröffentlicht wurde. Die Kommission beabsichtigt, die [Verordnung \(EU\) Nr. 165/2014](#) im Rahmen ihrer legislativen Agenda „Europa in Bewegung“ durch den am 31. Mai 2017 veröffentlichten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der [Verordnung \(EG\) Nr. 561/2006](#) hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern ([COM\(2017\) 277](#)) zu ändern. In seiner Sitzung im Januar 2018 wird der TRAN-Ausschuss den Entwurf eines Berichts über diesen Vorschlag erörtern.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017